

CHEMIN

DE

COLONISATION DU NORD

DE

MONTREAL

TRACÉ PAR ST. EUSTACHE

MONTREAL

DÉS PRESSES A VAPEUR DU JOURNAL LE NOUVEAU MONDE

No. 22 RUE ST. GABRIEL

1871

P 385.714

N 814 se

CHEMIN

DE

COLONISATION DU NORD

DE

MONTREAL

TRACÉ PAR ST. EUSTACHE

MONTREAL
PAR ST. EUSTACHE

MONTREAL

DES PRESSES A VAPEUR DU JOURNAL *LE NOUVEAU MONDE*

No. 22 RUE ST. GABRIEL.

1871

0100101285
00110-10000

HE
2810
C52S3

15

CHEMIN
DE
COLONISATION DU NORD DE MONTREAL

TRACÉ PAR ST. EUSTACHE

AUX CITOYENS DE MONTREAL

Comme les contribuables de la Cité de Montréal auront à payer largement pour la construction du chemin de fer projeté entre cette ville et la Cité d'Ottawa, les habitants de St. Eustache ont cru utile de leur donner communication de la requête ci-annexée, qui a été présentée au Conseil-de-Ville de Montréal, le 5 Juin dernier.

Les citoyens de Montréal sont priés de lire cette pétition attentivement, car elle a été faite pour revendiquer les droits que certaines personnes veulent méconnaître, et pour mettre sous leur vrai jour certains faits incontestables, dont la connaissance est essentielle dans le moment actuel.

Le but des citoyens de Montréal, en votant un million pour le Chemin de Colonisation du Nord, n'est pas d'en faire un don gratuit à la compagnie; mais de devenir

actionnaires dans le fonds capital, et par conséquent de participer aux profits que l'entreprise pourrait donner. La ville de Moniréal a déjà fait de grands sacrifices pécuniaires, et elle est appelée à en faire encore pour répondre aux besoins de son commerce, à l'amélioration du Hâvre, à l'élargissement des rues, etc., etc. Conséquemment, les citoyens de Montréal sont éminemment intéressés à ce que la somme qu'ils vont donner pour le Chemin de Fer de Colonisation du Nord, soit appliquée de manière à produire des profits au lieu d'être une source de taxes. Nous croyons qu'un des moyens propres à amener ce résultat, c'est d'adopter les conclusions de la réquête ci-jointe.

[COPIE].

A SON HONNEUR LE MAIRE, AUX ECHEVINS, AUX CONSEILLERS
ET AUX CITOYENS DE LA CITÉ DE MONTRÉAL.

Nous, soussignés, représentant la Corporation de St. Eustache, dans le Comté des Deux-Montagnes,

Exposons respectueusement :

Que nous portons beaucoup d'intérêt à la construction du Chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal, et que nous avons même fait voter par le Conseil Municipal du Comté des Deux-Montagnes, à une session spéciale, tenue le 22 Mars 1870, un octroi de soixante mille dollars pour aider à la construction du dit chemin.

Que nous venons de prendre communication, par la voie des journaux, d'un règlement préparé par le comité des finances de la Corporation de Montréal, tendant à accorder un octroi d'un million de dollars pour aider à la construction du chemin de fer projeté ;

Que nous avons remarqué dans ce règlement la clause suivante : « 40. La dite compagnie commencera la ligne « d'embranchement au Village de St. Jérôme, dans le « District de Terrebonne, aussitôt que la ligne principale « atteindra le point de jonction qui se fera au ou près du « Village de Ste. Thérèse, » etc.

Que, tout en respectant les motifs des auteurs de cette clause, nous croyons que le point de jonction devrait être fixé en la Paroisse de St. Eustache, pour les raisons que nous donnerons ci-dessous, ou du moins laissé à la décision des directeurs du dit chemin de fer après les explorations faites par leurs ingénieurs avant d'en arriver à l'adoption du tracé ;

Que nous prenons la liberté d'exposer :

Que le seul moyen de faire produire à ce million et aux autres octrois accordés par le gouvernement et les municipalités intéressées, tout l'avantage possible est de les bien appliquer, et pour cela, faire adopter le tracé le plus court, le plus facile, le moins dispendieux et le plus rémunérateur.

Que les règles fondamentales adoptées dans la construction des chemins de fer, particulièrement quand il est question, comme dans le cas actuel, de rapprocher et relier deux villes importantes comme le sont Montréal et la Capitale de la Puissance, il faut, de toute nécessité, commencer par jeter un tronc principal par la voie la plus directe et la plus avantageuse; ensuite, répondre aux besoins sectionnels des localités échelonnées sur le parcours de la voie ferrée ou de cette artère principale par des embranchements : voilà les principes justes et invariables de ceux qui ont des notions acquises, non-seulement par l'étude, mais par la pratique et qui sont versés dans la science du génie civil.

Que plusieurs personnes de St. Jérôme et de St. Thérèse, se sent adroitement insinuées dans l'esprit des Directeurs du Chemin de Colonisation du Nord et de quelques-uns des conseillers de ville, afin de les engager à combattre l'adoption d'un tracé par St. Eustache, parce que cette ligne aurait l'effet, suivant ces personnes, de les priver de voir le tronc principal parcourir leurs localités, et conséquemment n'avoir qu'un embranchement qui allongerait un peu le parcours entre leurs paroisses et Montréal.

Que, vu l'importance très-grande que s'est acquise notre localité dans le commerce, commerce qui n'a pas de rival dans le Nord, et que vu aussi l'avantage et la beauté du site de St. Eustache, ces messieurs craignent que ces véritables attributs n'engagent les personnes fortunées à venir s'y fixer de préférence à toute autre localité ! Voilà les seules et uniques raisons qui auraient provoqué l'op-

position déloyale que l'on nous a faite. Pourtant ces messieurs devraient savoir qu'il vaudrait mieux allonger un peu l'embranchement auquel ils ont uniquement droit de prétendre, que de vouloir allonger le tronc principal d'un chemin de fer aussi important que celui qui doit relier non-seulement Québec à Montréal et Montréal à la Cité d'Ottawa, mais qui est destiné à relier plus tard l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique ; car, les intérêts de ces deux grandes villes ainsi que l'importance de ces futures et gigantesques projets comparés à la bien faible importance de Ste. Thérèse et St. Jérôme, ne peuvent certainement souffrir de comparaison ; aussi, il faut que ces messieurs aient une somme considérable *de bonne volonté* pour soutenir une prétention aussi exagérée. Nous louons certainement leur énergie, mais ils la poussent trop loin ; car nous, qui avons toujours désiré que ces deux localités fussent bénéficiées d'un chemin de fer, sommes obligés de nous défendre et nous dirons que l'ambition doit se tenir en bride et que l'on ne doit pas vouloir tout accaparer au préjudice de notre localité dont on a fait valoir l'importance incontestable et plus que supérieure, avant ce jour ;

Que nous espérons qu'ils ne gagneront pas plus à faire adopter une ligne arbitraire qu'ils ne réussiront à faire promener les voyageurs et le fret inutilement entre Montréal et Ottawa. Voilà encore une des influences invétérées que nous avons toujours eues à combattre et que par intrigue ou autrement, a su, on ne sait comment, faire adopter leur tracé de prédilection. Aussi nous venons aujourd'hui prouver que, tout en ayant le plus grand respect pour eux et ceux qui les secondent, ils se sont laissés influencer par leur ambition demesurée et il est de notre intérêt, comme celui des citoyens de Montréal, que la lumière se fasse.

Comparons maintenant l'importance respective des deux tracés, c'est-à-dire celui qui d'Hochelaga se dirigerait sur

Ste. Rose et Ste. Thérèse, et en second lieu celui qui, du même point de départ, se dirigerait, sur St. Martin et St. Eustache. Quant au tracé par Ste. Rose et Ste. Thérèse, il n'est pas appuyé de raisons justes. Il est facile de le prouver : 1o Parceque la voie ferrée, en longeant le chemin macadamisé dans l'Ile Jésus, morcellerait des terres de haute valeur, et rencontrerait probablement une forte opposition de la part des puissants et riches propriétaires des chemins et pont de l'endroit ; 2o Parceque vouloir donner un chemin de fer à des localités qui ont des voies de communication faciles comme celles du chemin macadamisé, c'est s'exposer à ne pas avoir de fret ni de voyageurs ; 3o Parcequ'il est reconnu que les habitants de Ste. Rose ne veulent pas entendre parler de chemin fer, preuve : Parcequ'ils n'ont jamais voulu souscrire un seul sou pour venir en aide à sa construction, et, enfin, parcequ'ils disent formellement qu'ils ne se serviront jamais de la voie ferrée et qu'ils lui préféreront toujours leur route macadamisée ; 4o Parceque la construction d'un pont vis-à-vis le village Ste. Rose, sur la rivière Jésus, où les deux rives sont fort éloignées l'une de l'autre et où le fonds de la rivière est vaseux, nécessiterait une bien plus forte dépense que celle que réclamerait la confection d'un pont à St. Eustache ; aussi le rapport de l'ingénieur Legge le constate en termes précis ; 5o Parceque cette ligne de chemin de fer au lieu de se diriger directement sur Ottawa s'en éloigne considérablement, et allonge le tracé entre cette dernière ville et Montréal de quatre milles et un quart ; 6o Parceque le chemin de fer après avoir traversé la rivière Jésus, au village Ste. Rose et se dirigeant ensuite au village Ste. Thérèse pour atteindre St. André et Carillon, franchirait un territoire accidenté, et difficile.

Maintenant nous allons prouver qu'un tracé par St. Martin et St. Eustache, comparé au précédant est de beaucoup plus avantageux.

10. Par l'adoption de cette ligne, des terrains de valeur ne seraient pas morcelés dans l'Île Jésus, d'autant plus que le chemin de fer ne longerait pas le chemin macadamisé, et les terres sur lesquelles il passerait, n'étant pas d'un bien grand prix, l'indemnité à être accordée serait bien moindre que celle désignée par l'autre tracé.

20. Une partie des habitants de St. Martin, n'ayant pas de chemin macadamisé, vu qu'il n'a pas été poussé dans cette partie de l'île jusqu'à la rivière Jésus et qu'il reste encore à peu près cinq milles à faire pour l'atteindre ou arriver sur St. Eustache, ces habitants s'empresseraient de se servir de la voie ferrée, tandis que par l'autre tracé on a prouvé que les habitants ne l'utiliseraient en aucune manière.

30. La Paroisse de St. Martin, contrairement à celle de Ste. Rose, a toujours désiré avoir un chemin de fer ; car de tout temps elle a toujours manifesté la volonté d'aider à sa construction, pour preuve c'est qu'elle vota autrefois une somme considérable à la compagnie du chemin de fer de Montréal à Bytown. Ces seuls faits prouvent donc évidemment qu'un tracé par St. Martin, à travers l'Île Jésus, offre sur l'autre tracé beaucoup plus d'avantages et une supériorité incontestable.

40. Par ce tracé on construirait sur la rivière Jésus et à proximité du Village de St. Eustache, un pont bien moins dispendieux que celui que l'on suggère de construire à Ste. Rose, et, comme nous le disions plus haut, l'ingénieur Legge n'a pu faire autrement que de formuler dans un de ses rapports, que l'on épargnerait par un pont fait au *Moulin à la Dalle*, une très forte somme ; mais, nous prouverons assurément plus tard, quand de nouvelles explorations auront été faites, que l'on peut épargner un montant bien plus considérable que celui mentionné dans le rapport de M. Legge. Néanmoins nous citerons quelques parties de ce rapport, qui feront voir que nous n'exagérons rien ; laissons-le parler : « Le trait le plus

« remarquable, dit-il, dans la construction de cette ligne
 « (viâ St. Martin et St. Eustache), c'est la réduction qu'elle
 « occasionne dans le coût des ponts sur les deux rivières ou
 « deux branches de l'Ottawa, aussi bien que les pentes
 « plus favorables qu'on rencontre en ces localités. » Plus
 loin il dit : « Le terrain de chaque côté de la rivière (au
 « Moulin de la Dalle), offre des approches on ne peut plus
 « avantageuses ; sous ce rapport la traverse en cet endroit
 « est de beaucoup préférable à celle de Ste. Rose. »

Nous devons ici faire remarquer que ce rapport de M. Legge dont nous citons quelques points saillants, n'a été fait et publié que quand il a été question de relier, uniquement Montréal à St. Jérôme par un chemin à lisses de bois, afin d'y exploiter le bois de chauffage. Aussi, il n'était alors nullement question de relier Québec à Montréal et Montréal à la Cité d'Ottawa. Par ce tracé, on venait frapper au *Moulin à la Dalle*, et on ne touchait qu'à l'extrémité est de la Paroisse de St. Eustache, c'est-à-dire à l'endroit le plus défavorable à la construction d'un chemin à lisses ; car si le tracé avait été jeté plus à l'ouest, on aurait trouvé dans l'Ile Jésus un terrain bien plus avantageux ; mais comme il fallait atteindre St. Jérôme aussitôt que possible, il n'y avait pas à choisir, quoique cette route viâ St. Martin, St. Eustache et et Ste. Thérèse allongeât le tracé de trois milles et demi entre Montréal et St. Jérôme, c'est à-dire sur un faible parcours de vingt-sept milles. Nous allons néanmoins en montrer le grand avantage, en citant l'appréciation qu'en fait M. Legge dans son même rapport, et voici ce qu'il dit :
 « Nous sommes forcés par des considérations financières
 « d'adopter la ligne la plus longue, viâ le *Moulin à la Dalle*,
 « mais cela pour épargner soixante-dix-huit mille piastres
 « sur le coût primitif. On objecte contre cette route les
 « trois milles et demi de plus que le fret devra parcourir
 « pour toujours entre Montréal et St. Jérôme. Contre cette
 « objection, on doit faire valoir cependant *les pentes plus*

« *faciles* que le chemin rencontre par ce tracé. D'un autre côté, passant par cette direction, le chemin à lisses obtiendrait un trafic plus considérable du *vaste et florissant Village de St. Eustache* et des autres populeuses campagnes qui se trouvent à l'ouest de ce dernier, lesquels enverraient leurs produits à Montréal par les chemins ordinaires, si la station la plus rapprochée était placée à Ste. Rose ou plus à l'est. »

De plus, M. Legge établit par un tableau qui figure dans ce même rapport, que par l'adoption de ce tracé on épargnerait sur celui qui, du Sault se dirigerait sur Ste. Rose, Ste. Thérèse et St. Jérôme, une somme de \$4,620 00 par mille, et il n'était alors question que d'un chemin à lisses de bois !! Aujourd'hui qu'il n'est plus parlé de ce maigre projet de relier uniquement par un chemin à lisses de bois, Montréal à St.^e Jérôme, afin de tenter l'essai d'y acheter du bois de chauffage ; mais qu'il est question, de relier Montréal à Québec et Montréal à la capitale de la Puissance, par conséquent, de ne donner qu'un embranchement à St. Jérôme, qu'elles ne seraient point les épargnes que l'on ferait en adoptant un tracé plus à l'Ouest ? Aussi il y aurait imprudence que de ne pas vouloir adopter un tracé par St. Eustache, tracé qui sera plus court de quatre milles et un quart et qui sera conséquemment, plus économique et beaucoup plus rémunérateur. D'ailleurs les ingénieurs qui seront chargés des explorations futures, sauront faire valoir mieux que nous, l'exactitude de ce que nous formulons ici, car, jusqu'à présent personne n'a été chargé d'explorer ou d'examiner les anciens tracés des Messieurs Delisle, Sikes, Coffin, tracés qui ont été adoptés plus tard par la compagnie de « Carillon et Grenville » et représentée par les Messieurs Abbott, et pourtant ce sont les seuls qui doivent être adoptés.

Par notre tracé, aussitôt que le chemin de fer aurait traversé soit au *Moulin à la Dalle*, ou à un des endroits choisis par les ingénieurs d'autrefois, vis-à-vis le village

de St. Eustache, la route à parcourir depuis ce dernier endroit, ou du Moulin à la Dalle jusqu'à St. André, distance de vingt-sept milles par la voie de terre, est des plus avantageuses, car tout le parcours entre ces deux postes est uni, plan, d'un niveau remarquable et parfait. Les nombreux ravins et les fortes côtes que l'on aurait à combler et à aplanir par l'autre ligue, n'existent point par celle-ci ; aussi le coût par mille serait bien moindre par notre tracé et nous n'exagèrerions point en disant que, l'on épargnerait dans la confection de ces vingt-sept milles, une somme de \$150,000, et les ingénieurs le constateront plus tard.

70. Le tracé par St. Eustache, au lieu d'allonger la route entre Montréal et Ottawa la raccourcirait comme nous l'avons dit, de quatre milles et un quart, et c'est l'ingénieur M. Legge qui en a fait le calcul, alors, quatre milles et un quart de chemin à \$30,000 du mille, représente la jolie somme de \$127,500 qui ajoutée à celle de \$150,000 plus haut mentionnée, donnerait un montant de \$277,500, que l'on épargnerait, mais si nous ajoutons ensuite à cette énorme somme, ce que l'on économiserait dans la construction des ponts, et en adoptant une ligne par St. Martin où les pentes, au dire de M. Legge, sont plus favorables, on constaterait une économie qui s'élèverait à bien au-delà de \$300,000!!!

En outre, notre tracé offre seul la voie naturelle et la plus directe ; aussi, tous les voyageurs venant de l'Ouest, c'est-à-dire des deux côtés de l'Ottawa, comme de Grenville, Chatham, Carillon, Lachute, St. André, St. Hermas, le Gore, St. Colomban, St. Canut, St. Placide, St. Benoit, Ste. Scholastique, St. Augustin et St. Joseph, à quelques exceptions près, ont toujours choisi de préférence la route par St. Eustache, pour communiquer à Montréal, et jamais ils n'ont pensé à passer par Ste. Thérèse et Ste. Rose. Nous pourrions même faire remarquer que MM. Legge et McDonald, en allant et revenant, l'hiver dernier, de

leur exploration sur les rives Nord et Sud de l'Ottawa, passèrent par le village de St. Eustache. Pourquoi cela ? parce que c'est la voie la plus courte et la plus fréquentée entre Montréal et Ottawa. Comment comprendre maintenant que ces Messieurs aient suggéré un autre tracé qu'ils ne veulent pas patroniser ? Cela prouve évidemment que cette route de fantaisie n'a d'importance que dans l'opinion de certains partis intéressés.

L'établissement dans le village St. Eustache des deux fils télégraphiques qui relient tant Québec que Montréal avec Ottawa et les autres parties de la Puissance prouve encore mieux que St. Eustache est on ne peut mieux placé, et que seul il est sur la voie naturelle et directe pour relier Montréal à Ottawa. Comment se fait-il donc que Ste. Rose, Ste. Thérèse et St. Jérôme n'aient pas de bureaux télégraphiques ? Parceque ces localités ne sont pas sur la voie d'Ottawa et des grands centres.

Après avoir représenté deux voies différentes par où le chemin de fer pourrait se diriger sur St. André et Carillon et dont une est certainement préférable à l'autre, nous allons maintenant faire valoir le surplus de fret et le plus grand nombre de voyageurs que St. Eustache fournirait comparativement à Ste. Thérèse dans le cas où l'on voudrait établir un parallèle entre ces deux localités.

1o. Ste. Thérèse n'est pas sur la route d'Ottawa, son village est à une distance de huit milles de St. Eustache vers le nord-est, et il n'a à l'Est que la Paroisse de Terrebonne sur laquelle les actionnaires ne doivent point compter pour alimenter le chemin de fer, ou lui donner de la besogne ; car Terrebonne a ses vapeurs, ses barges et ses chemins macadamisés qui sont autant de moyens faciles de transport, qui prévaudront toujours sur ceux que pourrait offrir une voie ferrée passant à l'extrémité d'une paroisse voisine. Il n'y aurait donc entre Hochelaga et St. Jérôme que Ste. Thérèse à fournir un peu de fret et quelques voyageurs, c'est-à-dire sur un parcours d'à peu

près trente milles ; alors, quel est le chemin de fer qui avec un aussi maigre patronage pourrait payer ses dépenses ? Voilà un problème difficile à résoudre.

Maintenant par l'adoption de l'autre tracé, la paroisse de St. Martin occuperait considérablement le chemin de fer et St. Eustache dont on a fait valoir avant ce jour l'immense supériorité sur Ste. Thérèse, tant par sa population, son commerce, son agriculture et la beauté de son site, serait certainement la localité qui donnerait le plus d'ouvrage à une voie ferrée. Il ne faut pas non plus oublier que toutes les paroisses situées à l'ouest de St. Eustache, par leur situation géographique ont intérêt à voir passer le chemin de fer par notre localité, elles le demandent ainsi qu'en font foi les lettres publiées à la suite de cette Requête et l'utiliseraient considérablement, tandis que si St. Eustache en est privé, elles le seront de la même manière.

Ce sont les plus riches paroisses des comtés des Deux-Montagnes et d'Argenteuil, et qui pourront fournir le plus de fret et de voyageurs à une voie ferrée : St. Eustache, St. Augustin, St. Joseph, St. Benoit, Belle-Rivière, St. Hermas, St. Placide, St. André, Carillon, Chatham, St. Philippe, Cushing-Grecès-Point, Stonefield et Grenville. Si nous ajoutons ensuite à ces paroisses, celles de St. Martin, Ste. Dorothée et l'Abord-à-Plouffe, qui se trouvent sur la voie de notre tracé, nous prouvons on ne peut mieux que nos adversaires ont eu grandement tort, de vouloir sacrifier à leur ambition l'avenir de toutes ces belles localités, parcequ'elles auraient le mérite d'être les meilleures clientes du chemin de fer et aussi parcequ'elles seraient sur la route la plus courte et la plus facile pour relier Montréal à Ottawa. Enfin nous prouvons donc, que toutes les paroisses situées à l'Ouest de St. Eustache se sont prononcées en faveur de notre tracé préférablement à celui qui toucherait Ste. Thérèse, mais qu'il soit bien entendu que nous ne désirons point priver cette dernière

localité d'un chemin de fer, elle l'aura sans doute par l'embranchement qui sera détaché du tronc principal pour atteindre St. Jérôme, il n'y a que ces deux localités qui, par esprit de rivalité, osent vouloir priver St. Eustache d'avoir le bénéfice d'un chemin de fer, nonobstant le lucre et les avantages qu'il offre à une voie ferrée. Quant à cet embranchement, il pourrait être détaché soit du village St. Eustache, soit du *Moulin à la Dalle*, dans le cas où les ingénieurs choisiraient ce dernier endroit qui se trouve à mi-chemin entre St. Eustache et Ste. Thérèse pour y asseoir le pont du chemin de fer sur la rivière Jésus ; de l'un ou l'autre de ces deux postes, c'est-à-dire du village de St. Eustache ou du *Moulin à la Dalle*, le Tronc principal s'orienterait sur St. André et Carillon. Voilà certainement le meilleur mode d'accommodement qui puisse être adopté et qui, tout en accordant à ces localités ce qu'elles demandent, aurait l'effet de ne pas allonger le trajet entre Montréal et Ottawa : Aussi nous défions qui que ce soit, connaissant parfaitement la topographie de nos paroisses de contester l'excellence et la supériorité de ce tracé.

Nous avons de plus à faire valoir une autre considération, qui prévaudra davantage sur le choix de cette ligne de chemin de fer. Personne n'ignore que les Messieurs de St. Sulpice ont dans leur seigneurie du Lac des Deux-Montagnes, et à proximité de St. Eustache, un vaste domaine richement boisé qui pourrait fournir beaucoup de combustible à la Cité de Montréal où on ne peut se le procurer qu'à des prix exorbitants. Ce domaine est non-seulement riche en bois de chauffage ; mais, il l'est aussi en bois de service, et il faut remarquer que ce domaine ne se trouve pas à plus de quinze milles de Montréal par un chemin de fer passant à St. Eustache.

Nous devons Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers vous laisser savoir que nous ne sommes pas les premiers qui suggérons un semblable tracé, car Messieurs

Sikes, Coffin, Delisle et Abbott représentant deux compagnies différentes et qui s'occupèrent activement, il y a quelques années de la grande question de relier Montréal à la Cité d'Ottawa par le Nord, ont toujours après des examens minutieux et des explorations nombreuses, choisi le village St. Eustache comme lieu le plus convenable où le chemin de fer devait traverser la Rivière Jésus. Quoique les ingénieurs d'alors aient trouvé trois points divers sur cette rivière pour y faire traverser le chemin de fer, néanmoins les ponts et les tracés convergeaient toujours sur le village St. Eustache. Nous pourrions de plus montrer aux nouveaux ingénieurs, non seulement les bornes de ces lignes, mais nous pourrions montrer sur la rive Sud et opposée au village de St. Eustache, à peu près, un mille de chemin, où les déblais, remblais et nivellements ont été faits par l'ancienne compagnie du chemin de fer de Montréal et Bytown et sur lequel on pourrait asseoir immédiatement les lisses d'un chemin de fer. N'est-ce pas que toutes ces explorations et tous ces travaux prouvent, on ne peut mieux, que St. Eustache est sur la voie naturelle et directe du chemin proposé pour relier Montréal à la capitale de la Puissance ? Aussi les ingénieurs des compagnies que nous signalons plus haut, n'ont jamais pensé à adopter une ligne viâ Ste. Rose et Ste. Thérèse, car pour que le chemin toucherait à ces localités, il faudrait dévier considérablement de la voie directe et faire promener le fret et les voyageurs sans aucune utilité : Conséquemment occasionner un surplus notable de dépenses inutiles pour atteindre soit Ottawa, soit Montréal.

Que la Chambre de Commerce de Montréal, fasse un état du surplus de fret, que les négociants auront à payer pour expédier leurs marchandises entre Montréal et Ottawa, sur une voie ferrée qui allongerait le parcours entre ces deux villes de quatre milles, et elle verra que c'est vouloir les entraîner dans une dépense inutile, qui

représenterait par an une somme immense ; mais, si l'on prend ensuite en considération ce que tout le commerce de la Puissance, joint à l'immense quantité de bois de sciage qui sera expédié par chemin de fer, et ce que les voyageurs auront à souffrir de ce surplus de trajet que quelques messieurs de Ste. Thérèse et de St. Jérôme voudraient faire parcourir, on arriverait à établir une perte colossale que le pays aurait à endurer en vain. La question est claire et elle se résume en deux mots, comme nous le disait un habile financier et grand capitaliste de Montréal : « Nous voulons, dit-il, que le chemin de fer « projeté entre Montréal et Ottawa suive la route la plus « courte, car nous désirons nous mettre en communication « avec le commerce de l'Ouest aussi promptement que « possible. Quant à Ste. Thérèse et St. Jérôme, ces paroisses « devront se contenter d'un embranchement, d'autant « plus que c'est nous qui le leur ferons construire, et que « ne sont pas ces petites localités qui paieront la façon « tant de cet embranchement que du tronc principal, et ce « serait ridicule que de vouloir allonger la ligne principale « pour obliger quelques personnes de Ste. Thérèse et de « St. Jérôme, qui tiennent à se faire transporter à Mont- « réal aussi vite que possible, et cela à nos dépens, à nos « frais et à notre grand préjudice. »

Nous considérons la question du tracé comme tellement importante que nous prions la Corporation de Montréal de faire faire des explorations afin d'établir un parallèle entre cette ligne viâ Ste. Rose et Ste. Thérèse, et celle passant par St. Eustache, et pour constater la supériorité incontestable de notre ligne sur l'autre.

On a prétexté que St. Eustache ne peut pas prétendre à l'avantage d'une voie ferrée, parcequ'il est favorisé de la navigation. Pour ceux qui connaissent la topographie des lieux, il est inutile de répondre à cette objection, car St. Eustache n'est pas plus favorisé de la navigation que ne le sont Ste. Rose et Ste. Thérèse ; nous avons la même

rivière et elle n'est navigable qu'à une trop grande distance de notre village pour nous être favorable : C'est un mythe, n'en parlons plus.

Quant au tracé dans le Comté d'Argenteuil, le plus avantageux est par Carillon; ou aussi près que possible, afin d'ac-caparer le trafic de cette partie populeuse et riche du comté qui en forme le front. Cela n'est pas difficile à démontrer.

1o Le front du comté contient les villages de St. André, Carillon, St. Philippe, Cushing, Grece's Point, Stonefield, Grenville étant commun aux deux routes. Et il comprend aussi la plus grande somme des richesses, de la population et des autres sources du trafic dans le Comté.

2o. Le chemin de fer actuel ayant été acquis à bas prix par la compagnie des bateaux à vapeur, et étant, chacun le sait, une source de dépense non rémunérative pour la compagnie, pourrait probablement être acheté pour la moitié de la somme que la nouvelle compagnie devrait dépenser pour construire une ligne de chemin de fer de même longueur.

3o. L'achat de cette petite section de voie ferrée, actuellement en existence, produirait un alliance plutôt qu'une rivalité entre le chemin de fer et la compagnie de navigation; attendu que les deux lignes seraient plus ou moins exploitées dans un intérêt commun. Et ainsi les conséquences ruineuses qui résulteraient à l'une et à l'autre d'une compétition, seraient évitées.

4o. Si le chemin de fer était placé dans l'arrière partie du Comté d'Argenteuil, la population établie sur le front adopterait universellement les bateaux à vapeur qu'ils pourraient prendre jusqu'à leur poste, divisant ainsi le trafic du Comté. Tandis que le tracé étant placé aussi près que l'on voudra du front du Comté, la population en arrière viendrait toujours au chemin de fer comme étant plus rapproché et plus commode que la ligne de navigation. Et la ligne par St. Eustache et Carillon serait plus courte que celle par Ste. Thérèse et Grenville.

Ainsi donc, avec l'avantage de traverser un pays plus riche et plus peuplé, d'acquérir une section de chemin à un prix qui constituerait une économie de dépenses ; de détruire ou de contrôler la compétition ; de s'assurer tout le trafic que le Comté peut donner, au lieu de le faire se diviser avec une ligne rivale ; cette ligne de plus est la plus courte. On ne peut donc douter que la Compagnie du Chemin de Colonisation du Nord choisira la route qui offre d'aussi puissantes raisons en sa faveur. Et si le petit village de Lachute, qui est le seul noyau de population dans l'arrière du Comté, paraissait être un centre de commerce capable de fournir un certain trafic, il serait aisé de construire un embranchement jusqu'à cette localité. Du reste, telle fut l'intention de ceux qui antérieurement ont travaillé à des entreprises semblables, et c'est probablement le parti qu'adopterait la Compagnie du Chemin de Colonisation, si elle choisissait définitivement le tracé par le front du Comté.

A l'appui de ce qui précède, nous dirons que, c'est avec un sentiment de véritable satisfaction, que nous avons lu, l'hiver dernier, dans l'habile et estimable journal le *Montreal Gazette*, l'article remarquable qu'on a publié touchant le chemin de fer de colonisation du Nord. Pour nous, qui connaissons parfaitement la topographie des paroisses sises au Nord de la ville de Montréal, particulièrement celles des comtés des Deux-Montagnes, de Terrebonne et de Laval, nous ne pouvions pas comprendre qu'un certain nombre de ceux qui se sont occupés jusqu'à ce jour de la question du tracé entre Montréal et Ottawa, l'aient aussi mal comprise, et, nous pourrions même ajouter, aient suggéré une ligne si peu avantageuse ; mais le savant travail qui a paru dans ce journal et qui a été accompagné d'un plan figuratif du territoire, dénote chez celui ou ceux qui l'ont inspiré un savoir et une connaissance tellement approfondis des lieux, que le public intéressé non seulement au succès de l'entreprise, mais dési-

reux de voir adopter un mode de distribution éclairé des deniers de la compagnie de ce chemin de fer, doit remercier ce journal, d'avoir fait jaillir la lumière d'une manière aussi éclatante sur l'adoption du véritable tracé entre Montréal et Ottawa.

Nous sommes heureux de prouver encore une fois par ce journal que jamais dans nos écrits ou dans nos paroles, nous avons voulu tromper le public ; car, si d'un côté nous nous sommes opposés à la construction d'un chemin de fer par une voie qui ne sauvegarderait point les capitaux des actionnaires, d'un autre côté, nous nous sommes toujours efforcés de bien faire saisir la question importante des tracés, afin de faire adopter celui qui assurerait le succès et la prospérité de cette voie ferrée, et non la décadence de cette belle et patriotique entreprise.

St. Eustache, 29 Mai 1871.

(Signé)	DR D. MARSIL, Maire de St. Eustache.
"	W. H. SCOTT, C. M.
"	ADOLPHE RENAUD, C. M.
"	JOSEPH DORION, JR, C.M.
"	E. A. DE BELLEFEUILLE, C. M.
"	DAMASE ROCHON, C. M.
"	ALF. U. LAVIOLETTE, C. M.
"	PIERRE ANGRIGNON, Maire de St. Benoit.
"	JOSEPH MARCOTTE, Maire de St. Augustin.
"	ETIENNE LADOUCEUR, Maire de St. Joseph.
"	JOSEPH FORTHIER, Maire de St. Hermas.
"	FÉLIX ROUTHIER, Maire de St. Placide.

Nous soussignés, après avoir pris connaissance de la requête ci dessus, déclarons que les allégués de cette requête relatifs à l'avantage du tracé par la voie de ou près du village de St, Eustache sont, en autant que nous pouvons en juger par la connaissance que nous avons des lieux, corrects et exacts.

(Signé)

L. DUMOUCHEL,
Sénateur.

“

J. H. LEMAIRE,
Conseiller Législatif.

“

DAMIEN MASSON,
Sec. Trés. Société Agricl. Deux-Montagnes.

Je soussigné, Maire de la Municipalité de la Paroisse de St. Martin, dans le district de Montréal, donne mon adhésion pleine et entière à la requête présentée au Conseil de Ville de Montréal, par les citoyens de St. Eustache, dans le but de faire passer dans St. Eustache, près du village ou dans le village, le chemin de fer ou chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal, et je n'hésite pas à dire que mon opinion est celle de la majorité des habitants de cette paroisse.

St. Martin, 31 mai 1871.

(Signé)

JOSEPH COTÉ,
Maire.

Je soussigné, Maire de la Municipalité de la Paroisse de Ste. Dorothée, dans le district de Montréal, approuve comme le Maire de St. Martin et de la même manière, la requête sus-mentionnée des habitants ou citoyens de St. Eustache.

Ste. Dorothée, 31 Mai 1871.

(Signé)

MARCEL LAURAIN,
Maire.

RECEVU
PAR LE
SÉCRÉTAIRE

CONCLUSION

Nous concluons en disant que nous demandons et suggérons une ligne rationnelle, la seule qui offre la voie naturelle pour relier Montréal et la Cité d'Ottawa, c'est-à-dire la plus courte, la plus facile, la moins dispendieuse et la plus rémunérative. Par ce tracé, nous présentons et offrons un moyen de conciliation en faisant bénéficier par des embranchements les localités qui nous sont hostiles. Dans leur zèle quelque peu exagéré à protéger leurs intérêts, ils s'inquiètent fort peu du mal irréparable que St. Eustache et les autres populeuses paroisses, dont les prétentions sont identiques dans la question, auraient à subir si elles étaient privées du chemin de fer.

Aussi, les soussignés de cette requête espèrent que les citoyens de Montréal par leurs représentants au Conseil de Ville et au Bureau de Direction du Chemin de Colonisation du Nord, sauront faire valoir en temps et lieu l'excellence et la supériorité du tracé que nous nous permettons d'indiquer respectueusement.

